

Transiciones de entrada y salida en la movilidad geográfica circular y bienestar subjetivo

Transitions into and out of job-related spatial mobility and subjective wellbeing

GERARDO MEIL LANDWERLIN*

PEDRO ROMERO-BALSAS*

1. INTRODUCCIÓN¹

Las demandas de movilidad geográfica a la población trabajadora se han hecho cada vez más frecuentes y el aumento de los movimientos migratorios en las últimas décadas son un claro ejemplo de cómo la población ha respondido a estas demandas. La aceleración del proceso de globalización registrado en este período, con la creciente deslocalización de la cadena de producción de bienes y también de servicios, así como los fuertes desequilibrios regionales entre las dinámicas demográficas y el dinamismo económico se citan con frecuencia como causa del reforzamiento de los movimientos migratorios (Castells 1997; Sennett 1998; Urry 2007). Pero además de la migración o cambio de lugar de residencia, las demandas de movilidad y las estrategias que han desarrollado los trabajadores para hacer frente a las mismas, han

tomado también formas distintas a las del cambio de residencia (Schneider et al. 2002; Schneider y Meil 2008; Schneider y Collet 2010). Como argumentamos en un artículo en el número 111 de esta misma revista, y en el que abordamos el alcance, características y razones para asumir una elevada movilidad geográfica en la biografía de las personas (Meil, 2014), las características del proceso de flexibilización de las relaciones y condiciones de trabajo así como las características de la deslocalización de la cadena de producción, han hecho cada vez más frecuentes distintas formas de movilidad circular, en las que no hay cambio residencial, pero sí frecuentes pernoctaciones fuera del hogar. Esta forma de movilidad (que denominamos en inglés *Over-nighting*) ya no sólo afecta a los tradicionales trabajadores de los transportes o a los comerciales, sino que implica a colectivos cada vez más amplios. A título de ejemplo se citaba el caso de los directivos y cuadros medios que, con la internacionalización de las empresas y de la cadena de valor, cada vez tienen que hacer viajes de trabajo. Por otra parte, los períodos de formación o trabajo en la empresa matriz de las multinacionales o los avances en la carrera profesional a través del desem-

* Universidad Autónoma de Madrid.

¹ Este artículo comenzó a fraguarse el año 2012 en el Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Wiesbaden) con la participación de la investigadora Katharina Michels en la fase inicial, a la cual le agradecemos las discusiones y propuestas para este trabajo.

peño del trabajo en distintas sedes de la empresa se vuelve también frecuente, dándose en estos casos desplazamientos temporales, pero no migración en el sentido habitual del término. Entre profesionales y trabajadores especializados tampoco es infrecuente tener que trabajar por proyectos o en misiones lejos del hogar durante períodos más o menos largos, pero manteniendo la residencia en el lugar de origen. El carácter estacional del trabajo en algunos sectores como el turismo, y ya no sólo en la agricultura, también exige desplazamientos temporales como alternativa a la migración, o como característica específica del desempeño del trabajo. En el ámbito de la política y de la gestión, con la descentralización del poder y la necesidad de desarrollar estrategias coordinadas, los viajes de coordinación y mantenimiento de las redes también se han hecho cada vez más frecuentes. Los trabajadores afectados por este tipo de condiciones de trabajo, aunque no sean migrantes, pueden calificarse también como trabajadores móviles puesto que pernoctan con mucha frecuencia o durante prolongados períodos fuera de casa.

Otra alternativa a la migración como estrategia adaptativa a las exigencias de movilidad geográfica es la de asumir el coste de largos desplazamientos diarios al lugar de trabajo. El desarrollo de la infraestructura de transporte ha hecho posible cubrir mayores distancias en menor tiempo y a menor coste, al tiempo que el aumento de los salarios reales lo hace menos gravoso. Situaciones socioeconómicas que en el pasado reciente forzaban a la migración, pueden resolverse en la actualidad mediante desplazamientos diarios prolongados. Así, muchos trabajadores que residen en ciudades pequeñas prefieren desplazamientos diarios a grandes ciudades, aunque ello implique invertir mucho tiempo en transporte, porque ello les permite obtener mejores trabajos al tiempo que menores costes de vida y/o permanecer en el entorno de origen y/o en entornos de “mayor calidad de vida”. Es el fenómeno que se encuentra tras el desarrollo de las zonas metropolitanas de las grandes ciu-

dades y que en la literatura anglosajona se conoce como *Long Distance Commuting*.

Detrás de la extensión creciente de ambos tipos de movilidad circular, también se encuentra la creciente incorporación de la mujer al mercado de trabajo y la generalización de las parejas en las que ambos miembros tienen un trabajo remunerado. Cuando las posibilidades de promoción o el lugar de trabajo de uno de los miembros de la pareja se encuentra alejado del lugar de trabajo del otro, no hay muchas alternativas, si se quieren mantener las dos fuentes de ingresos, que uno de los miembros de la pareja asuma alguno de los tipos de movilidad considerados.

En el referido artículo publicado en el anterior número de la colección, el objetivo era analizar además del alcance de estas nuevas formas de movilidad en la biografía de las personas, las razones para asumir estas formas de movilidad, identificando las ventajas e inconvenientes que conlleva. En el presente artículo, el objetivo es analizar qué impacto tiene estas formas de movilidad, en las que no hay cambio de residencia, pero sí mucho tiempo fuera del hogar (de ahí el adjetivo circular), sobre el bienestar subjetivo de las personas.

2. MOVILIDAD GEOGRÁFICA POR MOTIVOS DE TRABAJO Y BIENESTAR SUBJETIVO

2.1. El bienestar subjetivo como objeto de estudio científico

El interés por analizar el bienestar subjetivo de las personas tiene una larga tradición, sobre todo, en psicología social (Diener et al., 1999). En el análisis económico y sociológico de la realidad social, el interés por el bienestar subjetivo es más reciente y se ha popularizado al cuestionarse el Producto Interior Bruto como medida suficiente para medir el progreso de las sociedades y de las personas. Particularmente a raíz del conocido informe de Stiglitz, Sen y Fittoussi (2009), en el que

los autores recomiendan un cambio de énfasis a la hora de evaluar el progreso social de las sociedades, prestando atención no sólo a la valoración de la producción económica, sino también al bienestar de las personas. En este contexto, las demandas procedentes de múltiples actores sociales de una mayor movilidad geográfica de los trabajadores para aumentar la capacidad de las sociedades europeas para adaptarse a las cambiantes condiciones de los mercados, reducir el desempleo, salir de la crisis y garantizar un desarrollo sostenible, tienen que ser evaluadas también por los efectos que tienen sobre el bienestar de las personas. De ahí que el objetivo de este trabajo sea precisamente analizar el impacto de las transiciones en la movilidad geográfica sobre el bienestar subjetivo de las personas.

El concepto de bienestar subjetivo se ha definido de múltiples formas, aunque todas ellas coinciden en destacar que se trata de una categoría amplia que incluye por un lado respuestas emocionales de las personas a sus situaciones vitales y por otro la satisfacción con distintos aspectos de la realidad en la que viven (trabajo, familia, amistades, etc.), así como una valoración global sobre la satisfacción con su vida (Diener et al., 1999). Esto es, se incluyen, por un lado, componentes emocionales o estados de ánimo, en el que se incluyen tanto aspectos positivos como negativos, y, por otro lado, evaluaciones racionales sobre distintos aspectos de la vida de las personas, pero no situaciones objetivas como tales, como hacen los enfoques que se centran en la “calidad de vida”. Otros autores incluyen también otra dimensión referida a lo que denominan bienestar eudaimónico, que incluye rasgos personales como la autoestima o el sentimiento de autonomía, relaciones sociales y determinadas condiciones externas (Eurofound, 2013). Existen así multitud definiciones sobre lo que constituye el bienestar subjetivo y correspondientemente, múltiples formas de medirlo. Ello ha llevado a que en muchos estudios se utilicen fundamentalmente aquellos indicadores que proporcionan una valoración

general sobre la satisfacción con la vida, el grado de felicidad o la satisfacción con algún aspecto particular de la misma, como es, por el ejemplo, el trabajo, puesto que son los indicadores habituales que se incluyen en las encuestas. De este modo, se puede facilitar la comparabilidad con futuros estudios.

2.2. Estudios sobre los efectos de la movilidad geográfica sobre el bienestar subjetivo

A pesar de la profusión de estudios sobre los factores que condicionan el bienestar subjetivo, los estudios que centran la atención en los efectos de la movilidad geográfica son comparativamente escasos (Olsson et al., 2012). Estudios realizados en Estados Unidos evidencian que el tiempo invertido en transporte al trabajo genera estrés (véase Novaco y Gonzales, 2009 para una revisión). Esta misma relación entre tiempos largos invertidos en desplazamientos hasta el trabajo y estrés se ha evidenciado también para Alemania (Stutzer y Frey, 2008) y Canadá (Turcotte, 2011), aunque para Suecia, Olsson et al. (2012) refieren que los sentimientos durante los trayectos al trabajo son predominantemente positivos o neutrales. También hay estudios que refieren que este estrés tiene efectos negativos sobre la salud (Hansson et al. 2011; Rüger et al. 2009) así como con la satisfacción con la vida (Limmer y Rüger 2010; Stutzer y Frey, 2008).

A pesar de estos efectos negativos, los indicadores utilizados en los análisis transversales evidencian que las diferencias entre quienes son geográficamente muy móviles y quienes no lo son, no son tan grandes como cabría esperar, tanto en lo que se refiere a los efectos sobre los niveles de estrés percibidos, como sobre la salud o la satisfacción con el trabajo. Así, el grado de satisfacción media con la vida en una escala de diez puntos que refieren Stutzer y Frey (2008) son 7 puntos para quienes dedican 55 minutos al día por trayecto entre hogar y trabajo (110 minu-

tos ida y vuelta), frente a 7,1 entre quienes dedican 25 minutos por trayecto y 7,2 entre quienes dedican 10 minutos. Las diferencias además parece que tienden a hacer estadísticamente no significativas con la permanencia en el tiempo en una situación de elevada movilidad geográfica, pudiéndose observar un proceso de adaptación a la movilidad y de selección (quienes no lo soportan abandonan la movilidad, cambiando de empleo o mudándose) (Häfner et al. 2001).

2.3. Hipótesis de análisis

Para las personas implicadas, la movilidad geográfica comporta distintos tipos de ventajas e inconvenientes, como tuvimos ocasión de ilustrar en nuestra anterior contribución sobre el tema (Meil, 2014; Rüger y Ruppenthal 2010). Por un lado, la movilidad geográfica circular amplía las posibilidades de encontrar un empleo, facilita la carrera profesional o proporciona posibilidades de aumentar el salario; también puede facilitar el que ambos miembros de la pareja puedan tener un trabajo remunerado o evitar una mudanza no deseada. Entre las desventajas se destacan, sobre todo, el hecho de que tiende a generar un sentimiento de sobrecarga (Costa, Pickup, Di Martino 1988; Stutzer y Frey 2008), estrés (Häfner et al. 2001; Novaco y Gonzales, 2009; Turcotte, 2011) y una percepción de pérdida de control sobre la propia vida, generando en ocasiones un sentimiento de alienación geográfica, en el sentido de generar un sentimiento de no encontrarse realmente en casa en ningún sitio (Rüger y Ruppenthal 2010). En consecuencia, *nuestra primera hipótesis es que los cambios en la situación de movilidad geográfica circular afectan al bienestar subjetivo de las personas implicadas.*

Además de las desventajas mencionadas anteriormente, también las personas con una elevada movilidad geográfica circular citan con frecuencia la falta de tiempo, lo que les impide dedicar tiempo suficiente a la familia, tendiendo así a aumentar el problema de

conciliación de vida familiar y laboral (Meil, 2010; Turcotte, 2011). Esta falta de tiempo no sólo afecta negativamente a la vida familiar, sino también a la vida social de las personas implicadas, haciendo más difícil mantener relaciones sociales, ya sean de amistad o de participación en asociaciones con distintos objetivos (Rüger et al. 2012). Esta falta de tiempo puede contribuir así a aumentar el estrés percibido al no poder atender como se quisiera los distintos compromisos adquiridos en las esferas laboral y privada o puede llevar también a desatender la salud individual (Nitsche et al. 2009; Koslowsky et al. 1995). Estos sentimientos y percepciones, que pueden llevar también a una mayor insatisfacción con la vida, pueden, no obstante, perder importancia a medida que las personas y los miembros de su red social se adaptan a las limitaciones temporales derivadas de la elevada movilidad geográfica. En consecuencia, *nuestra segunda hipótesis es la siguiente: la entrada en la movilidad comporta una disminución en el bienestar subjetivo de las personas.*

A pesar de que quienes tienen una elevada movilidad geográfica por motivos de trabajo puedan desarrollar estrategias de adaptación que les permitan disminuir las desventajas derivadas de la movilidad y que las ventajas de la movilidad puedan compensar las desventajas que conlleva, hay estudios que llevan a suponer que el dejar la movilidad conlleva una mejora del bienestar subjetivo (Häfner et al. 2007; Stutzer y Frey 2007). En consecuencia *nuestra tercera hipótesis es que dejar de tener que asumir una elevada movilidad geográfica conlleva un aumento del bienestar subjetivo.*

3. BASE DE DATOS, OPERACIONALIZACIÓN Y ESTRATEGIA ANALÍTICA

Para analizar estas cuestiones nos basaremos en las dos oleadas de la encuesta “Job Mobilities and Family Lives in Europe. Mo-

dern Mobile Living and its Relation to Quality of Life” (www.jobmob-and-famlives.eu), aplicadas en 2007 en seis países europeos (Alemania, Francia, Bélgica, Suiza, Polonia y España) (Schneider y Meil, 2008; Schneider y Collet, 2010) y en 2010 en Alemania y en 2011 en España, Francia y Suiza. Mientras el número de entrevistas realizadas en 2007 fue de 7.220, a partir de una muestra representativa de personas entre 25 y 54 años, con una sobre-representación de las personas móviles para garantizar un mínimo de 400 en cada uno de los países, en 2011 sólo se pudieron realizar 1.735, al no participar dos de los países inicialmente implicados y reducirse la tasa de respuesta respecto a 2007 al 47% en España, al 44% en Suiza, al 30% en Alemania y al 21% en Francia. En conjunto, un 35% de la población entrevistada en 2007 en estos cuatro países participó en la segunda oleada (Skora et al. 2012). Aunque la muestra obtenida en 2010/11 no es estadísticamente representativa de la población de referencia y no sirve para analizar la evolución de la movilidad laboral como consecuencia de la crisis económica, sí permite un análisis de la experiencia de movilidad de las personas entrevistadas y de su impacto en distintas esferas de su vida desde una perspectiva longitudinal. Para el análisis de los datos, éstos se ponderarán haciendo iguales los tamaños de las muestras nacionales.

A efectos de este análisis se considerarán personas móviles por motivos de trabajo aquellas que tengan que invertir dos horas o más en ir y volver al trabajo o/y tengan que pernoctar fuera de casa 60 noches o más al año por motivos de trabajo. Este tipo de movilidad la denominamos “circular” porque, como se ha argumentado más arriba, no implica un cambio de residencia, sino el retorno periódico (diario o no, según las circunstancias) a un hogar ubicado en un lugar distinto del de trabajo (Schneider et al., 2002). De esta definición quedan excluidos los migrantes o quienes han cambiado de residencia, puesto que estas personas no han podido ser entrevistadas en

las dos oleadas al carecer de información para poder contactar con ellas.

Respecto al concepto de bienestar subjetivo, como se ha señalado anteriormente, éste es un concepto amplio y heterogéneo. En este trabajo y sobre la base de la información disponible a partir del cuestionario aplicado a las personas entrevistadas, utilizaremos cuatro variables diferentes para medir el bienestar subjetivo. Estas variables son los cambios en los niveles de estrés por motivos de trabajo, estrés en general percibido en los tres meses previos a la entrevista, satisfacción con el trabajo y satisfacción con la vida en general. Los cambios en estos indicadores se miden mediante la diferencia en la puntuación otorgada en una escala de cinco puntos, para el estrés y la satisfacción por trabajo, y de una escala de 10 puntos para el estrés y la satisfacción en general, de menor a mayor, entre las oleadas 2011 y 2007. Los valores que toman estas variables no representan, por tanto, niveles absolutos de estrés o satisfacción en un momento dado del tiempo, sino los cambios que se producen en el intervalo de tiempo considerado. Valores negativos de esta variable indican una disminución del correspondiente indicador, mientras que los valores positivos representan un aumento y la ausencia de diferencia (el valor “0”) significa que no se produce ninguna diferencia en la valoración en ambos momentos del tiempo. Mientras que en la tabla 1 se agrupan todas las personas que señalan un aumento o disminución, independientemente del tamaño de la diferencia, en los análisis realizados en las tablas 2 y 3, se consideran todos y cada uno de los valores que toma la diferencia de forma independiente.

A la primera variable dependiente la denominamos “cambio en el nivel estrés por trabajo” y se construye a partir de las respuestas proporcionadas a la pregunta “Dígame, ¿con qué frecuencia ha experimentado en los últimos tres meses estrés por su trabajo diario?”, siendo las opciones de respuesta, en ambas

oleadas, nunca (1), casi nunca (2), a veces (3), a menudo (4) y muy a menudo (5). Los valores que toma dicha variable van desde -4 a +4, correspondiendo los valores negativos a una disminución del nivel de estrés percibido y los valores positivos a un aumento del nivel de estrés

La segunda variable, que denominamos “cambio en el nivel de estrés en general” se construye con arreglo a la misma lógica que en el caso anterior, a partir de las respuestas proporcionadas a la pregunta “Si piensa en su vida en general, ¿qué grado de estrés diría que ha tenido en los últimos tres meses? Por favor responda en una escala del 1 al 10, donde 1 es ningún estrés y 10 es mucho estrés”. El rango de valores de esta variable va, en este caso, de -9 a +9 y los valores negativos corresponden en este caso también a una disminución en el nivel de estrés, mientras los valores positivos a un aumento en el nivel de estrés percibido.

La variable “cambio en la satisfacción con el trabajo” se ha construido a partir de las respuestas proporcionadas a la pregunta “y respecto a su situación laboral, ¿Cuál es su grado de satisfacción?”, siendo las opciones de respuesta muy insatisfecho (1), insatisfecho (2), satisfecho (3) y muy satisfecho (4). El rango de valores de esta variable va de -3 a +3 y los valores negativos representan una disminución en la satisfacción, mientras que los positivos un aumento de satisfacción.

Por último, la variable “cambio en la satisfacción con la vida en general” se construye de forma similar a las anteriores a partir de las respuestas proporcionadas a la pregunta “En general y en los últimos tres meses, ¿qué grado de satisfacción tiene con su vida? Por favor responda en una escala de 1 a 10, donde 1 es muy insatisfecho y 10 muy satisfecho”. El rango de esta variable va de -9 a +9 y los valores negativos representan una disminución en la satisfacción, mientras que los positivos un aumento de satisfacción.

Para analizar el impacto de la movilidad en el bienestar subjetivo de las personas hemos considerado los cambios en la situación de movilidad geográfica circular (es decir, hemos excluido las migraciones o cambios residenciales) entre los dos períodos considerados y que denominamos transiciones en la movilidad. Las opciones en este sentido son cuatro. Por una parte, se encuentran 1) aquellas personas que no son móviles en ninguna de las dos formas consideradas en ambos momentos temporales objeto de observación. Por otra parte se encuentran 2) quienes son móviles en ambas oleadas de la encuesta. Además de estas posibilidades, también cabe encontrar a 3) quienes pasan a ser móviles durante el período, esto es, no son móviles en 2007, pero sí en 2011, y 4) quienes dejan de serlo.

Aunque el objetivo principal de este trabajo es analizar el impacto que tienen las transiciones en la movilidad geográfica sobre el bienestar subjetivo, es necesario controlar este impacto por la influencia que tienen también otras variables relevantes en el bienestar subjetivo de las personas. En particular es necesario controlar por el impacto que tienen las transiciones familiares, la situación económica y la salud de las personas (“amor”, “dinero” y “salud”), pues estas dimensiones están estrechamente relacionadas con el bienestar subjetivo de las personas (Rapley, 2003; Doland et al, 2008; Eurofound, 2013). Además de estas variables, también se controla el sexo de las personas entrevistadas, pues la movilidad laboral está fuertemente condicionada por el sexo, principalmente por las dificultades adicionales que plantea al problema de conciliación de vida familiar y laboral (Collet & Dauber, 2010), especialmente cuando hay niños pequeños en el hogar.

Por lo que se refiere a las transiciones familiares, las dimensiones que se consideran son, por un lado, las transiciones en la vida de pareja y, por otro, la entrada en la parentalidad. Respecto a la primera se consideran las siguientes situaciones: 1. Tiene pareja en

ambos momentos temporales, independientemente de si conviven o no; 2. No tiene pareja en la primera oleada de la encuesta, pero sí en la segunda; y 3. Tiene pareja en la primera oleada, pero no en la segunda. Estas variables se construyen de forma dicotómica, por lo que en el análisis multivariable sólo se incluyen las variables segunda y tercera, siendo la tenencia de pareja en ambos momentos temporales la situación de referencia. Respecto a la entrada en la parentalidad, se procede de forma similar, distinguiendo las dos situaciones posibles: 1. No tiene hijos en ninguno de los dos momentos temporales y 2. Tiene un primer hijo durante el periodo. En el análisis multivariable, al construirse también como variables dicotómicas, sólo se introduce como variable la entrada en la parentalidad, quedando como situación de referencia la no tenencia de hijos en ambos momentos temporales. La tenencia de hijos de rango superior al primero no se considera, sobre todo, por el limitado número de casos disponibles.

Para medir el cambio en el nivel de ingresos de la persona entrevistada que pueden haber tenido lugar por múltiples circunstancias, entre las que un aumento de los ingresos como consecuencia de asumir una elevada movilidad es sólo una de las múltiples posibilidades, hemos utilizado la variable proxy “diferencia en la satisfacción con la situación financiera”. La utilización de esta variable permite sortear los problemas de comparabilidad entre los distintos niveles de salarios de los distintos países que componen la muestra, así como los cambios en el tiempo derivados simplemente de la actualización de los salarios a la inflación y a la antigüedad. En este sentido, suponemos que los aumentos en el grado de satisfacción reflejan mejoras en los ingresos por encima de la situación normalizada de referencia, como consecuencia, por ejemplo, de una promoción profesional o por la simple entrada en el empleo. Las ventajas económicas derivadas de la movilidad geográfica, si las hay, deberían reflejarse así en un aumento de la satisfacción con los ingresos. Esta variable

se ha construido a partir de la respuesta a la pregunta: “y respecto a su situación financiera, ¿Cuál es su grado de satisfacción?”, siendo las opciones de respuesta muy insatisfecho (1), insatisfecho (2), satisfecho (3) y muy satisfecho (4), por lo que la variable toma valores entre -3 y +3.

Por último, para medir los cambios en la salud de las personas hemos recurrido a la percepción subjetiva del estado de salud y hemos procedido de forma similar a partir de las respuestas dadas en las dos oleadas de la encuesta a la pregunta: “En general, ¿cree que su salud es muy mala, mala, buena, muy buena o excelente?”. Los cambios se miden por la diferencia en las respuestas proporcionadas en 2011 y 2007, por lo que la variable toma valores entre -4 y +4, indicando el signo positivo una mejora en la percepción del estado de salud y el signo negativo un empeoramiento.

Para analizar el impacto de estas variables hemos realizado, en primer lugar, un análisis bivariable en el que se pone en relación los cambios en los cuatro indicadores de bienestar subjetivo que hemos seleccionado con las transiciones en la situación de movilidad geográfica circular. A continuación, para controlar los efectos de las demás variables independientes consideradas, hemos utilizado la técnica estadística de la Regresión Lineal Ordinaria, mediante ajuste por mínimos cuadrados, que es una técnica adecuada para medir simultáneamente la significancia y dirección de la influencia de cada una de las variables independientes sobre cada una de las variables dependientes consideradas (Hair et al., 1999)².

² Agradecemos a Eva Medina y Ramón Mahía del Departamento de Economía Aplicada de la Facultad de CC. Económicas y Empresariales de la Universidad Autónoma de Madrid, por su asesoramiento técnico a la hora de elegir la técnica estadística más adecuada para el análisis de los datos.

4. RESULTADOS

4.1. Cambios en las pautas de movilidad

Entre 2007 y 2011, un 17% de las personas que aceptaron ser entrevistadas en las dos oleadas han tenido algún tipo de experiencia de movilidad, bien porque tenían un trabajo que requería elevada movilidad geográfica en ambos momentos, bien porque dejaron este tipo de movilidad en algún momento del período, o bien porque pasaron a tener que asumirla. Las situaciones más frecuentes son las de transición de entrada o salida, más que la permanencia en el tiempo con unas condiciones laborales que requieren una elevada movilidad geográfica. Así, mientras que la proporción de personas que eran móviles en ambos momentos es del 4,7%, la proporción de aquellas que han pasado a ser móviles asciende al 5,4% y la de quienes lo dejan del 6,5%. Estas pautas son coherentes con uno de los principales resultados que se obtuvieron en el análisis de la encuesta de 2007 (Schneider y Meil, 2007; Lück, y Ruppenthal, 2010; Meil, 2011), a saber, que las personas que tienen una elevada movilidad geográfica por trabajo en un momento dado del tiempo es relativamente baja (16% de media en los seis países que participaron en el proyecto), pero la de quienes la experimentaron en algún momento de su vida es elevada (52%).

4.2. Cambios en las percepciones subjetivas de bienestar

En 2011, la mayor parte de las personas entrevistadas evaluaron de forma diferente su bienestar individual a como lo hicieron en

2007. Como puede observarse en la tabla 1 (columna 5), solo una limitada proporción de personas refieren los mismos niveles de estrés y satisfacción en ambos momentos temporales. Los mayores cambios en los indicadores de percepción subjetiva de bienestar se registran en los niveles de estrés general percibido durante los tres meses previos a la entrevista (el 80% de los entrevistados refieren un nivel de estrés diferente, frente a 20% que refiere el mismo nivel de estrés en ambos momentos del tiempo), mientras los menores cambios se registran en el grado de satisfacción con el trabajo (45% frente a 55% respectivamente). En general, se observa que los mayores cambios se producen en los indicadores de estrés, mientras que los cambios en el grado de satisfacción con el trabajo o con la vida en general son menos frecuentes.

Por otra parte, la proporción de personas que refieren un empeoramiento en su bienestar subjetivo, bien por un aumento del nivel de estrés percibido, bien por una disminución en su nivel de satisfacción, es similar a quienes refieren un aumento en su bienestar subjetivo. Así, la proporción que señala un aumento del nivel de estrés general (41% de los entrevistados) es casi la misma de quienes indican una disminución (39%). Lo mismo sucede con la valoración sobre el grado de satisfacción con la vida en general, el porcentaje que refiere un aumento en su satisfacción es el mismo que el que considerada que ha disminuido (32% y 33% respectivamente). Lo mismo sucede si se consideran las evaluaciones sobre el estrés y la satisfacción derivadas del trabajo que se desempeña. En conjunto, por tanto, no se identifica una tendencia clara en los indicadores de bienestar subjetivos considerados durante el período objeto de análisis.

TABLA 1. PORCENTAJE DE PERSONAS QUE HAN CAMBIADO SU PERCEPCIÓN DE ESTRÉS Y SATISFACCIÓN ENRE LAS DOS OLEADAS POR TIPO DE MOVILIDAD
(Datos ponderados)

		No móvil en ambas oleadas (I)	Móvil en ambas oleadas (II)	Deja de ser móvil entre 2007 y 2011 (III)	Pasa a ser móvil entre 2007 y 2011 (IV)	Total (V)
Cambio en el nivel de estrés por trabajo (1)	Disminuye	32%	28%	40%	33%	33%
	No cambia	37%	38%	33%	25%	36%
	Aumenta	31%	34%	27%	41%	31%
Total		100%	100%	100%	100%	100%
Número de casos		1.100	81	92	75	1.348
Cambio en el nivel de estrés en general (2)	Disminuye	39%	34%	49%	33%	39%
	No cambia	20%	26%	15%	20%	20%
	Aumenta	41%	40%	36%	47%	41%
Total		100%	100%	100%	100%	100%
Número de casos		1.435	78	111	94	1.718
Cambio en la satisfacción con el trabajo (3)	Disminuye	23%	23%	19%	25%	23%
	No cambia	56%	60%	50%	55%	55%
	Aumenta	22%	17%	31%	20%	22%
Total		100%	100%	100%	100%	100%
Número de casos		1.095	78	93	75	1.341
Cambio en la satisfacción con la vida (4)	Disminuye	33%	35%	28%	36%	33%
	No cambia	35%	37%	37%	29%	35%
	Aumenta	32%	28%	35%	36%	33%
Total		100%	100%	100%	100%	100%
Número de casos		1.095	78	93	75	1.341

V de Cramer = 0,107, p = 0,004 (2) V de Cramer = .126, p = 0,009 (3) V de Cramer = 0,081, p = 0,092 (4) V de Cramer = 0,142, p = 0,000.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las dos oleadas de la encuesta *Job Mobilities and Family Lives in Europe. Modern Mobile Living and its Relation to Quality of Life*.

Los cambios en la situación de movilidad geográfica por motivos de trabajo afectan, como se establecía en nuestra primera hipótesis, al bienestar subjetivo de las personas. Las diferencias en los distintos indicadores de estrés y satisfacción según el tipo de transición a la movilidad, esto es, según se haya entrado en la movilidad o se haya dejado, son estadísticamente significativas para los niveles convencionalmente aceptados como válidos (salvo en el caso de las diferencias en el grado de satisfacción con el trabajo). Estas diferencias, como puede observarse en la tabla 1, no son, sin embargo, muy elevadas. En este sentido, conviene subrayar que no sólo las personas que ha experimentado un cambio en su situación de movilidad refieren distintos niveles de estrés y satisfacción, sino también quienes no tienen un trabajo que requiere elevada movilidad geográfica.

Las personas que han pasado a tener una elevada movilidad geográfica debido a su trabajo durante el periodo analizado señalan con frecuencia un aumento en los niveles de estrés percibidos, tanto en lo que se refiere al nivel de estrés derivado de su trabajo (41%), como al nivel de estrés en general (47%). Esta proporción es bastante superior a la de aquellos que refieren una disminución (33% en ambos indicadores) y también significativamente mayor a la de personas que no teniendo un trabajo con elevada movilidad, señalan también un aumento de sus niveles de estrés (31% y 41% respectivamente). Por tanto, tener que asumir una elevada movilidad geográfica por motivos de trabajo genera en una elevada proporción de trabajadores, aunque no en todos los casos, un aumento de sus niveles de estrés, confirmando así nuestra segunda hipótesis.

Este aumento del estrés, sin embargo, no se traduce necesariamente en un aumento sustancial de la insatisfacción con la vida. De hecho, los porcentajes de personas que asumir elevada movilidad geográfica y que están menos satisfechas con su trabajo (25%) o

con su vida en general (33%) es una minoría y además no es mayor que entre quienes no han tenido que hacerlo (23% y 33% respectivamente). Estos resultados sugieren, por tanto, que, a pesar del aumento del estrés, en la mayor parte de los casos, los costes derivados de tener que asumir una mayor movilidad geográfica se ven compensados o incluso más que compensados con las ventajas que ello conlleva.

Las personas que han dejado de tener que asumir una elevada movilidad por su trabajo, por el contrario y como cabría esperar según nuestra tercera hipótesis, tienden a señalar en mayor proporción que sus niveles de estrés han disminuido, tanto los niveles de estrés derivados del trabajo (40% así lo indica), como del estrés en general (49%). Estos porcentajes son apreciablemente superiores al grupo de comparación, esto es, a quienes no tienen que asumir una elevada movilidad geográfica por motivos de trabajo (32% y 39% respectivamente). Por tanto, reducir la movilidad geográfica está asociado con menores niveles de estrés, confirmando, al menos parcialmente, nuestra hipótesis. Los efectos sobre la satisfacción, como en el caso anterior, son menos evidentes, pues a pesar de que el porcentaje de estos trabajadores que refieren un aumento de la satisfacción, tanto con el trabajo (31%) como con la vida en general (35%), es mayor que la de quienes refieren una disminución (19% y 28% respectivamente), comparativamente con quienes no son móviles, las diferencias no son tan importantes, especialmente en la dimensión de satisfacción con la vida. La razón de ello puede deberse a que el abandono de la movilidad puede comportar también una pérdida de las ventajas derivadas de la movilidad y/o ésta había sido asumida ya como algo normal y consustancial al trabajo.

Entre el colectivo de trabajadores que son móviles tanto en 2007 como en 2011, la proporción de quienes refieren un aumento en los niveles de estrés es mayor que la de quienes refieren una disminución, tanto en lo que se

refiere al estrés derivado del trabajo (34% frente a 28%), como en el estrés en general (40% frente a 34%), pero comparado con las personas que no son móviles, no hay diferencias estadísticamente significativas. La misma pauta cabe observarla en lo que se refiere a la satisfacción con el trabajo y con la vida en general. Estos resultados sugieren que tener que asumir una movilidad prolongada en el tiempo no necesariamente está asociada a un aumento continuado de los niveles de estrés y a una erosión continua en los niveles de satisfacción. Esto sucede en alrededor de uno de cada tres casos, pero no en los demás, por tanto, no es infrecuente, pero tampoco es lo común. Además de las ventajas derivadas de la movilidad, probablemente también se produzca una adaptación progresiva a los inconvenientes que genera. Esto no significa que las personas con un trabajo que requiere elevada movilidad geográfica no pasen por diferentes fases y estados anímicos que les lleven a evaluaciones distintas de sus condiciones de trabajo y de su vida, pero no lo hacen con arreglo a una pauta muy diferente del resto de trabajadores.

En conjunto se constata que llevar a cabo un trabajo que implica tener que asumir una elevada movilidad geográfica está asociado con un aumento en los niveles de estrés, pero no necesariamente con una reducción en los niveles de satisfacción, tanto en lo que se refiere al trabajo, como a la vida en general. Acabar con este tipo de movilidad tiende, por el contrario, a reducir los niveles de estrés, pero no necesariamente a aumentar la satisfacción. Se confirma así, al menos parcialmente, las hipótesis que hemos formulado en la

primera parte de este trabajo, en el sentido de que las transiciones en la movilidad geográfica afectan al bienestar subjetivo de las personas, disminuyendo cuando se tiene que asumir una elevada movilidad geográfica y aumentando cuando se deja de tener esta movilidad.

4.3. Impacto de la movilidad geográfica en el bienestar subjetivo controlados los efectos de otras transiciones vitales y los beneficios derivados de dicha movilidad

Como se ha discutido anteriormente, los cambios en los indicadores de bienestar subjetivo pueden deberse a múltiples circunstancias, no sólo al cambio en las condiciones laborales y en particular a la movilidad geográfica que pueda conllevar. Por otra parte, como se vio en el anterior artículo sobre este mismo tema publicado en el número 111 de esta revista (Meil, 2014), la movilidad conlleva no sólo costes, sino también ventajas, que pueden compensar las cargas que acarrea. Muchas de estas ventajas están directa o indirectamente relacionadas con un aumento en los ingresos. Los resultados del análisis de regresión lineal ordinaria controlando los efectos de las transiciones en las situaciones de pareja y de parentalidad, los cambios en la percepción subjetiva del estado de salud y los cambios en los niveles de satisfacción con la ingresos económicos de los que se dispone, además del sexo de la persona entrevistada, se encuentran recogidos en las tablas 2 (indicadores de estrés) y 3 (indicadores de satisfacción), que pasamos a discutir a continuación.

TABLA 2. MODELO DE REGRESIÓN LINEAL ORDINARIA DE LOS CAMBIOS EN LA PERCEPCIÓN DE ESTRÉS ENTRE LA PRIMERA (2007) Y SEGUNDA (2011) OLEADAS
(Datos no ponderados)

Estrés debido al trabajo (1)	B	Error típico	Beta	t	Sig. (p)
Constante	-,079	,061		-1,299	,194
Móvil en ambas oleadas	,071	,112	,018	,636	,525
Ha dejado de ser móvil	-,079	,101	-,022	-,789	,430
Ha pasado a ser móvil	,103	,165	,017	,622	,534
Diferencia en la satisfacción con la situación financiera	,062	,048	,035	1,284	,199
Tiene pareja en la primera oleada, pero no en la segunda	-,026	,169	-,004	-,156	,876
No tiene pareja en la primera oleada, pero sí en la segunda	-,022	,153	-,004	-,143	,887
Sin hijos en la primera oleada, con hijos en la segunda	,034	,146	,006	,234	,815
Diferencia en el nivel de salud percibido	-,099	,041	-,066	-2,407	,016
Sexo del entrevistado	,064	,071	,025	,894	,371
Estrés general (2)	B	Error típico	Beta	t	Sig. (p)
Constante	-,202	,111		-1,822	,069
Móvil en ambas oleadas	,204	,213	,023	,954	,340
Ha dejado de ser móvil	-,098	,178	-,014	-,551	,582
Ha pasado a ser móvil	,489	,296	,040	1,649	,099
Diferencia en la satisfacción con la situación financiera	-,097	,081	-,029	-1,191	,234
Tiene pareja en la primera oleada, pero no en la segunda	,149	,290	,012	,514	,607
No tiene pareja en la primera oleada, pero sí en la segunda	-,315	,275	-,028	-1,144	,253
Sin hijos en la primera oleada, con hijos en la segunda	-,090	,263	-,008	-,344	,731
Diferencia en el nivel de salud percibido	-,406	,071	-,137	-5,715	,000
Sexo del entrevistado	,128	,126	,025	1,021	,307

F = 1,125, p = 0,341; R² = 0,008 (2) F = 4,609, p = 0,000; R² = 0,024.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las dos oleadas de la encuesta *Job Mobilities and Family Lives in Europe. Modern Mobile Living and its Relation to Quality of Life*.

El impacto de las transiciones en una elevada movilidad geográfica por motivos de trabajo sobre los indicadores de estrés una vez controlados los beneficios económicos derivados de la misma (medidos a través de las variaciones en los niveles de satisfacción con la situación financiera) y los costes que comporta (medido en términos de salud, pero también eventualmente en los efectos negativos sobre la vida familiar) no aparecen claramente reflejados en el análisis multivariable. Los niveles de significación de los estimadores del impacto de las distintas variables se encuentran todos por encima del umbral convencionalmente aceptado del 5% ($p > 0.05$), por lo que no puede rechazarse la hipótesis nula de que dichas variables no tienen ninguna influencia en los cambios en los niveles de estrés. No obstante, en el caso del impacto en el nivel de estrés en general derivado de la entrada en la movilidad, el nivel de significación se encuentra por debajo de 0,10, umbral que para muestras relativamente pequeñas (como es en este caso) suele considerarse aceptable. Esta falta de significatividad afecta también a los demás estimadores del impacto de otras transiciones como la familia (pérdida de la pareja y entrada en la pareja o parentalidad) así como los cambios en la situación financiera. La única variable que aparece como claramente significativa son los cambios en la percepción subjetiva de la salud, en el sentido de que la percepción de pérdida de salud está asociada con mayores niveles de estrés, tal y como señalan Hansson et al. (2011) Rüger et al. (2009), incluso en el trabajo, y viceversa.

La interpretación que puede hacerse de estos resultados es, por un lado, que existen muchas otras circunstancias además de la movilidad que condicionan los niveles de estrés percibidos. Por otro lado, el impacto de la movilidad en los niveles de estrés parecen estar condicionados de forma importante por el impacto que ésta tiene sobre la salud de las personas, de forma que las mayores cargas que comporta la movilidad pueden resultar menos estresantes si no tiene efectos negativos sobre la salud y, más en general sobre otras dimensiones de la vida de las personas. No obstante

y a pesar de que los niveles de significación están por encima del valor convencionalmente aceptado como válido, los signos de los estimadores del impacto de la movilidad son coherentes con las hipótesis formuladas y con el análisis bivariable realizado en el epígrafe anterior, esto es, la entrada en una elevada movilidad está asociado con un aumento en los niveles de estrés y la salida está asociada con una disminución de los niveles de estrés, de forma coherente con la literatura analizada (Häfner et al. 2001; Novaco y Gonzales, 2009; Turcotte, 2011). Los signos de los demás estimadores también son coherentes con lo que, en principio, cabría esperar. Si la muestra fuera más grande, los correspondientes estimadores serían con gran probabilidad significativos para los niveles convencionalmente aceptables, lo que indicaría que una elevada movilidad geográfica, a pesar de los beneficios que pueda reportar, tiende a generar un aumento de los niveles de estrés con los que las personas tienen que confrontarse.

El impacto sobre la satisfacción con el trabajo, por el contrario y a diferencia de lo que sucedía en el análisis bivariado, sí aparece bastante claro una vez controlados los efectos de otras variables relevantes, siendo en la dirección establecidas por nuestras hipótesis de trabajo. A pesar de que los niveles de significación están ligeramente por encima del nivel convencional de 0,05, sí puede afirmarse que la entrada en una elevada movilidad geográfica está asociada con una disminución en la satisfacción con el trabajo, mientras que el abandono de esta movilidad está asociado con un aumento de la misma. Por otra parte, la permanencia en un trabajo con elevada movilidad comporta también a lo largo del tiempo una reducción de la satisfacción con el trabajo. Este impacto negativo de la movilidad geográfica es independiente del impacto de las demás variables consideradas, pero es relativamente limitado comparado con el impacto del cambio en los niveles de satisfacción con la situación financiera, como puede observarse en los valores de los coeficientes beta estimados. De hecho, si la entrada en la movilidad comporta un aumento en la satisfacción

TABLA 3. MODELO DE REGRESIÓN LINEAL ORDINARIA DE LOS CAMBIOS EN LA SATISFACCIÓN CON EL TRABAJO Y CON LA VIDA ENTRE LA PRIMERA (2007) Y SEGUNDA (2011) OLEADAS (Datos no ponderados)

Satisfacción con el trabajo (1)	B	Error típico	Beta	t	Sig. (p)
Constante	-,009	,037		-,246	,805
Móvil en ambas oleadas	-,118	,069	-,047	-1,713	,087
Ha dejado de ser móvil	,112	,061	,050	1,828	,068
Ha pasado a ser móvil	-,195	,101	-,053	-1,924	,055
Diferencia en la satisfacción con la situación financiera	,212	,030	,192	7,145	,000
Tiene pareja en la primera oleada, pero no en la segunda	-,210	,104	-,054	-2,012	,044
No tiene pareja en la primera oleada, pero sí en la segunda	-,064	,094	-,019	-,682	,495
Sin hijos en la primera oleada, con hijos en la segunda	,011	,089	,003	,127	,899
Diferencia en el nivel de salud percibido	,005	,025	,005	,204	,838
Sexo del entrevistado	,023	,044	,015	,536	,592
Satisfacción con la vida (2)	B	Error típico	Beta	t	Sig. (p)
Constante	,120	,069		1,742	,082
Móvil en ambas oleadas	-,065	,198	-,009	-,327	,744
Ha dejado de ser móvil	,082	,181	,012	,455	,649
Ha pasado a ser móvil	-,115	,200	-,016	-,574	,566
Diferencia en la satisfacción con la situación financiera	,190	,063	,081	2,992	,003
Diferencia en la satisfacción con el trabajo	,408	,059	,187	6,915	,000
Tiene pareja en la primera oleada, pero no en la segunda	-,819	,209	-,105	-3,912	,000
No tiene pareja en la primera oleada, pero sí en la segunda	,112	,186	,016	,602	,547
Sin hijos en la primera oleada, con hijos en la segunda	,351	,167	,057	2,100	,036
Diferencia en el nivel de salud percibido	,126	,054	,062	2,348	,019
Sexo del entrevistado	-,053	,093	-,015	-,577	,564

F = 7.623, p = 0,000; R² = 0,009 (2) F = 10,06, p = 0,000; R² = 0,071.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las dos oleadas de la encuesta *Job Mobilities and Family Lives in Europe. Modern Mobile Living and its Relation to Quality of Life*.

con la situación financiera, los efectos negativos sobre la satisfacción con el trabajo se ven neutralizados por esta mejora económica e, incluso, si el aumento en la satisfacción es sustancial (más de un punto), la satisfacción con el trabajo aumenta. Ahora bien, si esta movilidad no comporta aumentos en la satisfacción financiera en el tiempo, la satisfacción con el trabajo disminuye, pues quienes son móviles en los dos momentos temporales medidos disminuyen su nivel de satisfacción con el trabajo, salvo que se vea compensado por aumentos en su nivel de satisfacción con su situación financiera. Quienes abandonan la elevada movilidad geográfica tienden a aumentar su satisfacción con el trabajo, salvo que ello conlleve un empeoramiento de su satisfacción con su situación financiera. Los beneficios económicos derivados de la movilidad geográfica condicionan, por tanto, el balance final que se hace sobre la satisfacción con las condiciones y características del trabajo. El análisis bivariado realizado en la anterior sección, en la que no se registra un efecto negativo claro de la movilidad sobre la satisfacción con el trabajo evidencia que, en general, los beneficios económicos derivados de asumir una elevada movilidad geográfica tienden a compensarse con los costes que ello conlleva en términos de satisfacción con el trabajo, por lo que la mayoría de las personas móviles no han cambiado su nivel de satisfacción con el trabajo o incluso ha aumentado.

Los efectos sobre la satisfacción con la vida en general no aparecen de forma directa, pues los estimadores correspondientes a las distintas situaciones de movilidad geográfica no resultan significativos para el nivel de significatividad convencionalmente aceptado de $p < 0.05$. No obstante, el signo de los estimadores apunta en la dirección de nuestras hipótesis de partida, lo que sugiere que si el tamaño de la muestra fuera mayor, serían muy probablemente significativas. Ahora bien, el análisis realizado en la tabla 3 evidencia que los cambios en los niveles de satisfacción con el trabajo, la situación financiera y la salud, así como las transiciones en las biografías fami-

liares, esto es, los cambios en las dimensiones fundamentales de la vida de las personas, sí influyen en los cambios en la satisfacción con la vida. Estos resultados evidencian, desde nuestro punto de vista, que los efectos de las transiciones a la movilidad geográfica sobre el bienestar subjetivo están condicionados por las ventajas e inconvenientes que proporcionan a los individuos, tal y como venía señalado por los trabajos de Meil, (2014) y Rüger y Ruppenthal (2010). En la medida en la que la movilidad geográfica comporta una mayor insatisfacción con el trabajo, afecta negativamente a la salud o dificulta los proyectos de vida familiar (siendo causa de divorcio o impidiendo materializar un proyecto de parentalidad), la movilidad geográfica por motivos de trabajo afecta negativamente a la satisfacción con la vida, pero si ello no se da, o si los costes que comporta en estas dimensiones o en otras (falta de tiempo o menores relaciones sociales –Meil, 2014–) se ven compensados por los beneficios que conlleva, principalmente el aumento en la satisfacción financiera, no tiene por qué afectar negativamente a la satisfacción con la vida y, más en general, al bienestar subjetivo de las personas.

5. RESUMEN Y CONCLUSIONES

La deslocalización del proceso productivo y flexibilización de las relaciones laborales, entre otros factores, han generado demandas de movilidad geográfica crecientes a la población trabajadora, haciendo necesarios desplazamientos geográficos a mayores distancias para poder conciliar vida laboral y personal, poder lograr un empleo o avanzar en la carrera profesional (Castells 1997; Sennett 1998; Urry 2007). Esta movilidad geográfica ha tomado múltiples formas más allá de la migración, para incluir también formas de movilidad circular que implican largos desplazamientos entre el hogar y el trabajo y/o desplazamientos a grandes distancias que impiden el retorno al hogar al concluir la jornada laboral, obligando a pernoctar durante tiempo y/o con frecuencia fuera del hogar (Schneider et al. 2002; Schnei-

der y Meil 2008; Schneider y Collet 2010). La aceptación de unas condiciones laborales que requieren una elevada movilidad geográfica circular depende de las ventajas e inconvenientes que comporta, como tuvimos ocasión de analizar en otro trabajo (Meil, 2014). En este trabajo hemos centrado la atención en el impacto que la movilidad por motivos de trabajo tiene en el bienestar subjetivo de las personas y lo hemos hecho desde un punto de vista longitudinal, al disponer de datos del panel procedentes de dos encuestas realizadas en 2007 y 2011 en cuatro países europeos. Hemos podido analizar así el impacto que la entrada, la salida y la permanencia en una elevada movilidad geográfica circular tiene sobre el bienestar subjetivo de las personas trabajadoras.

El concepto de bienestar subjetivo es un constructo conceptual que ha ido adquiriendo cada vez más atención en las Ciencias Sociales, y en particular en Economía y Sociología, al permitir analizar desde un punto de vista más comprensivo el bienestar de las personas y de las sociedades. El concepto de bienestar subjetivo es un concepto polisémico que se ha tratado de medir de distintas formas. En este trabajo se han considerado dos dimensiones del mismo, a saber, estrés y satisfacción con el trabajo y con la vida en general. Nuestro objetivo ha sido, en consecuencia, analizar el impacto de las transiciones en la movilidad geográfica circular sobre estas dimensiones del bienestar subjetivo.

En el período analizado se observa que la mayor parte de las personas entrevistadas han cambiado su valoración de los niveles de estrés y satisfacción con el trabajo y con la vida en general. Estos cambios no presentan una pauta clara en dirección hacia un aumento o disminución en el bienestar subjetivo, habiendo una proporción casi igual de personas que refieren un aumento que las que señalan una disminución. Son muchos los factores que pueden influir en estos cambios y las transiciones en la movilidad geográfica circular sí

tienen alguna influencia en ello. La entrada en la movilidad está asociada a un aumento en los niveles de estrés en el trabajo y en la vida en general y el abandono de la movilidad está asociado a una disminución de los mismos, no siendo muy evidentes los efectos sobre la satisfacción con el trabajo o con la vida. Estos efectos, sin embargo, son limitados, puesto que quienes refieren un aumento del nivel de estrés con la entrada en la movilidad son una minoría comparado con quienes señalan una disminución o no refieren cambio alguno. Lo mismo sucede con quienes refieren una disminución del nivel de estrés con el abandono de la movilidad.

Controlados otros cambios relevantes en la vida de las personas y que afectan decisivamente a su bienestar individual, como son las transiciones familiares (formación o pérdida de una pareja y entrada en la parentalidad), los cambios en el estado de salud y la situación económica de las personas (medido a través de los cambios en la satisfacción con los niveles de ingresos), el impacto de la movilidad laboral en el bienestar subjetivo no aparece tan claramente como cabría esperar. Esta ausencia de una estrecha y estadísticamente clara relación entre elevada movilidad y efectos negativos sobre el bienestar subjetivo puede deberse a un problema de insuficiente número de casos en la muestra, al no ser un fenómeno tan extendido, de forma que si la muestra fuera mayor, los efectos aparecerían como estadísticamente significativos y en el sentido esperado, pues los signos de los estimadores así lo indican. Pero, por otra parte, también es preciso considerar que la movilidad también tiene ventajas e inconvenientes para las personas implicadas que se ven reflejados en estas dimensiones de la vida de las personas.

Si se admite como satisfactorio un umbral de significación de $p < 0.10$, el análisis realizado confirma nuestras hipótesis de trabajo al evidenciar que la entrada en la movilidad genera estrés y disminuye la satisfacción con

el trabajo. Con el tiempo la mayor parte de las personas aprenden a manejar el estrés generado por esta movilidad al adaptarse y normalizar la misma. Así, cuando abandonan la movilidad, no necesariamente refieren una disminución sustancial en el nivel de estrés percibido, aunque sí refieren un aumento en la satisfacción con el trabajo. La menor satisfacción con el trabajo puede verse compensada por las ventajas derivadas de la movilidad, particularmente si se traducen en un aumento de la satisfacción con la situación financiera y no tiene costes sustanciales en términos del proyecto familiar o de salud. En este sentido, si el balance de ventajas e inconvenientes de la movilidad es considerado positivo, el impacto negativo sobre el bienestar subjetivo puede neutralizarse o ser positivo. Si consideramos la satisfacción con la vida como un indicador global o resumen del bienestar subjetivo, como es frecuente en la literatura, el impacto de las transiciones a la movilidad no es directo, al menos con la base de datos con la que contamos, sino indirecto a través del impacto que tiene en la satisfacción con el trabajo y con la situación financiera, en la salud y en los proyectos familiares.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CASTELLS, M. (1997): La era de la información: economía, sociedad y cultura, Madrid, Alianza editorial.
- COLLET, B. y DAUBER, A. (2010): "Gender and Job Mobility" en Schneider, N. y Collet, B (Eds.) (2010), pp.173- 194.
- DIENER, E., SUH, E. M., LUCAS, R. E. y SMITH, H. L. (1999): "Subjective well-being: Three decades of progress", *Psychological Review*, Vol. 5, No. 1, pp. 1-31.
- DOLAN, P., PEASGOOD, T., y WHITE, M. (2008): 'Do we really know what makes us happy? A review of the economic literature on the factors associated with subjective wellbeing', *Journal of Economic Psychology*, Vol. 29, No. 1, pp. 94-122.
- EUROFOUND (2013): *Third European Quality of Life Survey – Quality of life in Europe: Subjective well-being*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- HÄFNER, S.; KORDY, H. y KÄCHELE, H. (2001): "Psychosozialer Versorgungsbedarf bei Berufspendlern" en *Psychotherapie Psychosomatik medizinische Psychologie*, 51, pp. 55-61.
- HAIR, J.F., ANDERSON, R.E., TATHAM, R.L., y BLACK W.C. (1999): *Análisis multivariante* (5ª Edición). Madrid. Prentice Hall Iberia.
- HANSSON, E.; MATTISSON, K.; BJÖRK, J.; ÖSTERGREN, P. O. y JAKOBSSON, K. (2011): "Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden", *BMC Public Health*, 11, pp. 834-842.
- KOSLOWSKY, M.; KLUGER, A. y REICH, M. (1995): *Commuting Stress. Causes, Effects, and Methods of Coping*. New York: Plenum Press.
- LIMMER, R. y RÜGER, H. (2010): "Job Mobilities and Quality of Life" en Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Eds.): *Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*. Opladen/Farmington Hills, Barbara Budrich Publishers, pp. 263-288.
- LÜCK, D. y RUPPENTHAL, S. (2010): "Insights into Mobile Living: Spread, Appearances and Characteristics" en Schneider, N. y Collet, B (Eds) (2010), pp. 37-65.
- MEIL, G. (2010): "Job Mobility and Family Life" en Schneider, N. y Collet, B (Eds)(2010), pp. 215-235.
- MEIL, G. (2011): "Globalización, movilidad laboral y vida familiar", en *Panorama Social*, 13, pp. 98-109.
- MEIL, G. (2014): "Movilidad geográfica en las biografías laborales: alcance, características y razones para asumirla" en *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, 111, pp. 17-35.
- NITSCHKE, D.; RÜGER, H.; LETZEL, S. y MÜNSTER, E. (2009): *Berufspendeln und Fehlzeiten. Fehlen Berufspendler häufiger bei der Arbeit?* en *Arbeitsmedizin Sozialmedizin Umweltmedizin*, 44,3, pp. 162- 171.
- NOVACO, R. W., & GONZALES, O. I. (2009): "Commuting and well-being" en Y. Amichai-Hamburger (Ed.), *Technology and well-being* (pp. 174–205). New York: Cambridge University Press.
- OLSSON, L.; GÄRLING, T.; ETTEMA, D.; FRIMAN, M. y FUKUI, S. (2013): "Happiness and Satisfaction with Work Commute", en *Social Indicators Research*, 111, pp. 255–263.

- RAPLEY, M., *Quality of life research, A critical introduction*, Sage, London, 2003.
- RÜGER, H.; NITSCHKE, D.; LETZEL, S. Y MÜNSTER, E. (2009): "Fernpendeln und gesundheit. Gibt es Hinweise auf einen „healthy commuter effect?“ en *Arbeitsmedizin Sozialmedizin Umweltmedizin*, 44,3:113.
- RÜGER, H. Y RUPPENTHAL, S. (2010): Advantages and Disadvantages of Job-Related Spatial Mobility en Schneider, N. y Collet, B. (Eds) (2010), pp.69-93.
- RÜGER, H.; MICHEEL, K.; SKORA, T. Y RUPPENTHAL, S. (2012): "Sind berufsbedingte räumliche Mobilität und freiwilliges Engagement miteinander vereinbar? Befunde der zweiten Erhebungswelle der Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“. *Bevölkerungsforschung Aktuell*, 33,6, pp. 2-9.
- SKORA, T.; RÜGER, H. Y SCHNEIDER, N. F. (2012): Job Mobilities and Family Lives in Europe. Documentation of the Panel Dataset. JobMob and FamLives, Working Paper (JFW), 2012-02, disponible en www.gesis.org.
- SCHNEIDER, N.; LIMMER, R. Y RUCKDESCHEL, K. (2002): *Mobil, flexibel, gebunden: Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*, Frankfurt am Main, Campus Verlag.
- SCHNEIDER, N. F. Y MEIL, G. (Eds.) (2008): *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Opladen/Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers.
- SCHNEIDER, N. F.; COLLET, B. (Eds.) (2010): *Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*. Opladen/Farmington Hills, Barbara Budrich Publishers.
- STIGLITZ, J., SEN, A. AND FITTOUSI, J. P. (2009): *Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*, Paris, disponible en <http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/en/index.htm>
- STUTZER, A. Y FREY, B.S. (2008): "Stress that doesn't pay. The commuting paradox" en *The Scandinavian Journal of Economics*, 110, 2 pp. 339-366
- TURCOTTE, M. (2011): "Commuting to work: Results of the 2010 General Social Survey", *Statistics Canada Catalogue no. 11-008-X*, disponible en www.statcan.gc.ca/pub/11-008-X2011002/article/11531-eng.pdf
- URRY, J. (2007): *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.

RESUMEN

En el presente artículo se analiza el impacto en el bienestar subjetivo de las transiciones en la movilidad geográfica por motivos de trabajo en cuatro países europeos tratados conjuntamente (Alemania, Francia, España y Suiza). Basándonos en las dos oleadas de la encuesta Job Mobilities and Family Life (aplicadas en 2007 y 2011), se discutirá el impacto que tiene la entrada en una elevada movilidad geográfica, el abandono de la misma y la permanencia en el tiempo en dicha situación, por comparación con quienes no tienen unas condiciones laborales que requieren tanta movilidad geográfica, sobre cuatro indicadores de bienestar subjetivo. Los indicadores analizados son, por un lado, el nivel de estrés con el trabajo y la vida en general en los tres meses previos a la encuesta y, por otro, el nivel de satisfacción con el trabajo y con la vida en general. Como variables de control se consideran otras transiciones vitales relevantes para el bienestar subjetivo de las personas, como son, los cambios en la situación de pareja, la entrada en la parentalidad, los cambios en la salud percibida y en la satisfacción con la situación financiera, además de controlar también por el sexo del entrevistado. El análisis se basa en la técnica de la regresión lineal ordinaria de las diferencias en los valores que toman los indicadores de bienestar subjetivo en ambas oleadas.

Los resultados evidencian que los niveles de estrés y satisfacción de las personas entrevistadas han cambiado en la mayoría de los casos entre ambos momentos temporales. Sólo una minoría de alrededor de un tercio de los entrevistados no han cambiado la evaluación de sus niveles de estrés y bienestar, siendo un tercio quienes refieren una disminución en los mismos. Estos cambios no son todos aleatorios, sino que guardan cierta relación con las transiciones en la movilidad y demás variables consideradas. Mientras que los cambios en la satisfacción con el trabajo están condicionados por las transiciones en la movilidad en la dirección esperada, los efectos sobre la satisfacción con la vida en general dependen más de los efectos sobre la satisfacción con el trabajo en función de las ventajas e inconvenientes que conlleva la elevada movilidad geográfica. En el caso de los niveles de estrés, no se observa una relación clara y contundente con movilidad geográfica, una vez controlados otros cambios relevantes en los niveles de salud, ingresos y relaciones familiares.

Palabras clave: movilidad laboral, bienestar subjetivo, estrés laboral, satisfacción con trabajo, satisfacción con la vida.

ABSTRACT

The present article discusses the analysis of the impact on four indicators of Subjective Well-Being (SWB) of the transitions in geographical mobility patterns in four European countries. Based on both waves of the survey Job Mobilities and Family Life (2007 and 2011), we will discuss the impact of entering, leaving and staying in mobility compared to not being mobile in both waves on subjective wellbeing. The indicators to be analyzed are satisfaction with work, satisfaction with life, stress because of work and overall stress. As control variables we will use other relevant transitions in life as are transitions into and out of partnership, transition into parenthood, changes in health, changes in satisfaction with the financial situation and gender. As analytic strategy we will use OLS regression models of the changes between both waves of the SWB indicators.

Results show that SWB indicators have changed for most of the interviewed persons during the period under observation: only one third of the interviewed have not changed their scoring on the four indicators, while the same proportion report a decrease and an increased in their SWB. These changes are not all random, but are related in different degree with the variables under analysis. In particular, while satisfaction with work is related with mobility transitions in the expected direction, in the case of life satisfaction the impact of spatial mobility operates mainly through its impact on job satisfaction, which in turn depends on the balance of advantages and cost derived from geographical mobility. In the case of stress, no clear relationship with mobility patterns can be identified once controlled for other relevant variables.

Key words: work mobility, subjective wellbeing, stress because of work, work satisfaction, satisfaction with life.